

Géographie
et cultures

Géographie et cultures

70 | 2009
Corps urbains

Les chorégraphies urbaines des piétons parisiens

Entre règles spatiales et règles sociales

The urban choreographies of the Parisian pedestrians, between spatial rules and social rules

Olivia Germon



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/gc/2305>

DOI : 10.4000/gc.2305

ISSN : 2267-6759

Éditeur

L'Harmattan

Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2009

Pagination : 57-78

ISBN : 978-2-296-10874-5

ISSN : 1165-0354

Référence électronique

Olivia Germon, « Les chorégraphies urbaines des piétons parisiens », *Géographie et cultures* [En ligne], 70 | 2009, mis en ligne le 13 mai 2013, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/gc/2305> ; DOI : 10.4000/gc.2305

Ce document a été généré automatiquement le 2 mai 2019.

Les chorégraphies urbaines des piétons parisiens

Entre règles spatiales et règles sociales

The urban choreographies of the Parisian pedestrians, between spatial rules and social rules

Olivia Germon

- 1 Partons d'un constat qu'a exprimé la chorégraphe Tonya Lockyer :

« Les villes fourmillent de signes et d'indications contraignants. [...] Revenant à la ville après un week-end de camping sur la côte, je me rendis compte à quel point mes déplacements étaient contraints par la ville même. Elle laisse peu de place pour moduler à ma manière le rapport à l'univers qui m'entoure. Le feu rouge m'arrête et décide à ma place de la durée de cette pause. Il m'indique ensuite de continuer mon chemin. Le trottoir désigne l'endroit où marcher. Le corps a pourtant ses caractéristiques propres et un rythme bien à lui. » (Lockyer, 2001, p. 60).
- 2 En dehors d'une vision macroscopique de la ville, c'est dans le détail de l'aménagement des espaces publics que se bâtissent les conditions des pratiques corporelles urbaines, dans la relation étroite entre le sol, le mobilier, la structure des lieux et les corps en mouvement qui vont s'y inscrire. En regardant des films ou des photographies des années 1920- 1930 sur Paris, on peut se rendre compte qu'une même morphologie globale de la ville produit pourtant un rapport à l'espace public très différent d'aujourd'hui. Non seulement les façons de marcher ne sont pas les mêmes, mais les déplacements et les interactions entre usagers paraissent moins contraints par l'aménagement urbain, plus désordonnés et plus périlleux mais peut-être plus libres. Pourtant, à bien observer le Paris contemporain, malgré une impression de tension, d'étroitesse, de complexité de l'espace public, on perçoit une « chorégraphie » des rues, un agencement minutieux des mouvements qui sont caractéristiques de la métropole. La micromorphologie de l'espace, le mobilier urbain, semblent jouer un grand rôle dans ces changements. Existe-il des logiques qui sous-tendent ces mises en mouvements au cœur de l'espace urbain ?

- 3 À côté de recherches sur la phénoménologie de la perception en milieu urbain, ou de celles centrées sur la subjectivité sensible des individus, nous voudrions compléter ces regards par une approche interprétative du mouvement des corps, mais d'un mouvement situé, produit au sein des espaces urbains. Un autre objectif de cette étude empirique sera de rendre compte des interactions entre le corps et l'espace, qui sont susceptibles d'interroger les pratiques de conception de la ville.
- 4 Nous nous sommes attachés à relever à Paris, par un travail de captation vidéo des micro-pratiques quotidiennes en rapport à des micro-espaces ordinaires, cette chorégraphie des corps en mouvement en interrelation à l'espace public. Nous suggérons que, si l'on se place à une échelle corporelle des lieux, les micro-espaces ordinaires comportent tous une part de banalité dans le concret de leur morphologie : réponse à des contraintes de polyfonctionnalité, mise en oeuvre de matériaux, mobilier lié à des usages ou fonctions, signes urbains... qui touchent l'échelle du mouvement corporel. L'expression « micro-espace » nous renvoie ainsi à l'échelle du détail architectural dans l'aménagement urbain, et les « micro- pratiques » sont les minuscules ajustements que l'on opère lorsqu'on est en situation urbaine, que l'on doit gérer ses mouvements dans un contexte de multiples contraintes de différentes natures (matérielles, corporelles, sociales) et de fortes stimulations sensorielles (vue, kinesthésie, toucher, ouïe, etc.). Nous regarderons en quelque sorte « de l'extérieur » les figures et les configurations produites au coeur de l'espace urbain. Existe-il des constantes dans ces interrelations entre gestes et espaces ?
- 5 Au fil des pas ou le long d'une ligne de bus, de Belleville à Cambronne, de la Porte des Lilas à la Gare de Lyon (etc.), les captures vidéo ont été effectuées de jour, sur des portions d'espaces urbains différenciés dans leur macromorphologie : avenues, boulevards, grands croisements ou rues de quartiers, zones piétonnes, diversité ou non de types de « flux » (autos, vélos, piétons, bus...). La prise de vue, en plan fixe, brute et sans volonté esthétique, légèrement en retrait pour effacer au maximum la présence de l'observateur, a été focalisée sur des territoires restreints, orientée par une attention aux pratiques et aux gestes les plus banals, mais aussi aux traces de la présence des corps en mouvement dans l'espace public (vélos accrochés à des garde-corps, etc.) ou encore à ce qui nous paraissait des spécificités de l'aménagement (potelets ou barrières alignées sur des dizaines de mètres dans des rues étroites ou densité inhabituelle de poubelles en symétrie autour d'un axe perspectif central par exemple).
- 6 Un visionnage répété et une description orale (enregistrée) de toutes les saynètes nous ont permis de faire un tri (situation non lisible, présence ressentie de l'observateur dans la scène, image instable ou trop esthétique) pour n'en retenir qu'une trentaine, représentative, sur une centaine de prises, allant d'une à quinze minutes. Puis des dessins ont été réalisés, à partir d'arrêts sur image de ces captures. Ils ont un aspect statique par rapport aux films, sont assez figuratifs pour faciliter le rappel direct des situations, mais permettent une mise à distance et aident à la mise en récit, la formulation de concepts, transcrits dans les dessins mêmes grâce au rajout de zones grisées ou de flèches, ou dans une schématisation en plan de certaines situations.
- 7 Lorsqu'E. Goffman (1973) parle « d'unités véhiculaires », il prend tout un chacun comme une sorte d'entité se déplaçant, dont l'activité principale visible dans l'espace est le mouvement. Nous avons, pour finir, repris cette notion comme appui pour décrire, avec cet angle d'approche presque éthologique, mais toujours spatial, ce qui se produit dans l'espace public entre ces différents types d'unités véhiculaires, le propos pris au sens large étant tous les usagers, notamment les piétons, et dans le rapport entre eux et

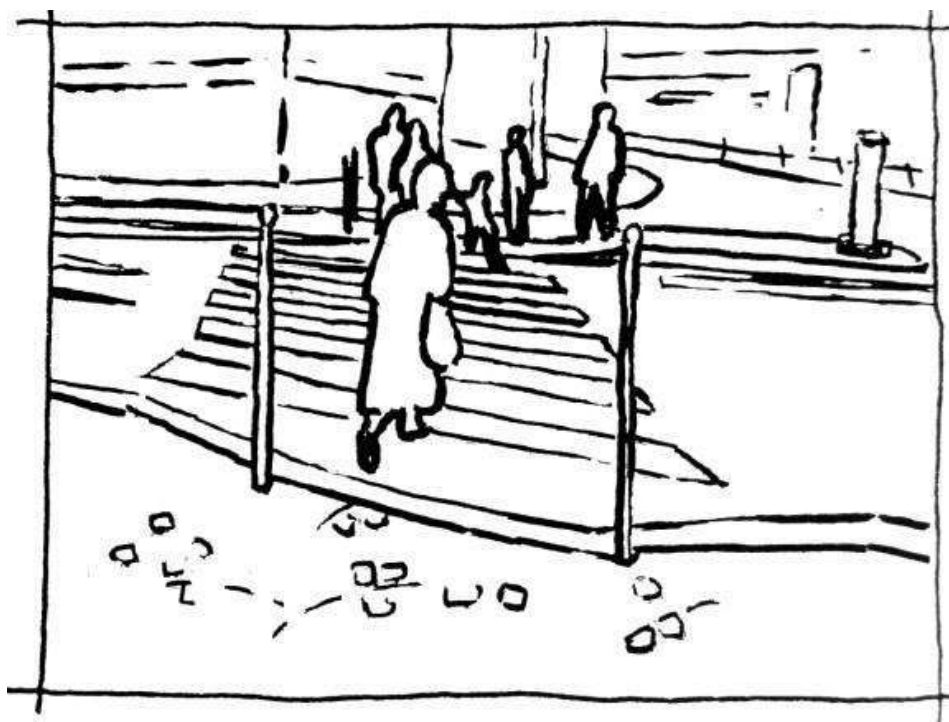
l'espace public. Deux points d'entrée nous ont semblé s'articuler pour l'analyse des interrelations entre corps en mouvement et détail de l'aménagement de l'espace public : les logiques de déplacement et de territoire. Le terme « territoire » est ici pris dans le sens d'un « espace de réserve » (terme d'E. Goffman). Il est alors une aire de déplacements disponible, une portion limitée de l'espace public dévolue à un type d'unité véhiculaire. Le concept de « micro-territoire » que nous développerons en dernière partie s'approche plutôt de l'éthologie ou de la proxémique.

Des logiques de déplacement

- 8 Sans que les urbanistes aient tenté de le modéliser – contrairement aux trajets des véhicules dessinés sur les plans d'Eugène Hénard au début du siècle (Alonzo, 2005) –, le parcours du piéton est pourtant une préoccupation des aménageurs, à en croire la multiplication des dispositifs destinés à diriger son itinéraire : trottoirs balisant son aire praticable, filant le long des façades, passages cloutés et « bateaux » en des endroits précis, garde-corps à la queue-leu-leu ou en chicane sur les refuges centraux, temps d'arrêts prédéterminés par les feux de signalisation. Précisément, comment se déplace un piéton à Paris ?
- 9 Faisons un bref rappel historique. Le principal changement du XX^e siècle fut l'augmentation significative de l'écart entre les plus lents – les piétons – et les plus rapides devenus les véhicules motorisés, autrement dit, pour une large part, les automobiles. On peut dire que, en dehors de la constante obsession de fluidifier la circulation dans les rues de Paris, c'est en partie la résolution des dangers liés à la friction entre ces unités véhiculaires les plus éloignées qui est à l'origine de quasiment tout l'urbanisme parisien du XX^e siècle, jusqu'à une remise en question dans les années 1980.
- 10 Si l'on observe comment la plupart des espaces publics parisiens sont formés, on distingue : une chaussée, où roulent précisément les unités véhiculaires les plus rapides et d'où sont exclus les plus lents (qui représente en moyenne 60 % de la surface des rues parisiennes), un trottoir, jonché « d'objets de la culture technique » (Joseph, 1995, p. 26) et éventuellement d'autres voies, liées à des modes de déplacement plus légers que les véhicules motorisés, comme les vélos, ou au transport en commun que l'on veut substituer au trafic motorisé privé (les couloirs protégés de bus). Avec le trottoir¹, la rue est fragmentée en deux types d'espaces : la chaussée, en milieu de rue, où l'activité quasi exclusive est le déplacement d'unités véhiculaires rapides, et le trottoir, où il est possible d'être à la fois unité véhiculaire et « unité participative » (pour reprendre le terme d'E. Goffman), ou passer de l'un à l'autre comme cela a toujours été le cas dans les rues sans trottoirs. Le piéton a en effet cette particularité de pouvoir passer de la simple activité de « se déplacer » à un autre type d'activité « fixe ». Il a aussi l'avantage, malgré des territoires attribués comme nous le verrons plus loin, de pouvoir physiquement aller vraiment n'importe où², ce qui n'est pas le cas d'un véhicule motorisé encombrant ou d'autres moyens de locomotion.
- 11 Le piéton longe ainsi les immeubles, et « emprunte » la chaussée pour passer sur le trottoir d'en face. La traversée implique un croisement entre les « ayants droit » sur la chaussée (les automobiles) et les ayants droit sur le trottoir, qui le sont aussi temporairement sur des portions de chaussée, les passages cloutés. Parfois, la traversée étant trop longue (ou perturbée par des rythmes de circulation sur la chaussée non

coordonnés), sont aménagés en milieu de chaussée des « refuges », sur lesquels les piétons attendent de pouvoir traverser l'autre partie de la chaussée (Figure 1).

Figure 1 : Les « refuges » sur la chaussée



Dessin de l'auteur

- 12 Les arrangements des lignes de locomotion des piétons sont en partie hérités du code de la route créé en 1921. En filmant des endroits parisiens où seuls se croisent les piétons, nous pouvons nous rendre compte d'une logique d'ensemble du déplacement qui veut qu'en France l'on « garde sa droite » (Figure 2). La seule dérogation à cette règle tacite d'ordonnancement des corps en mouvement dans l'espace public peut, si elle n'est pas maîtrisée, valoir de nombreux heurts, comme en Angleterre l'oubli de tenir sa gauche (un Français à Londres peut être irrité de se sentir sans arrêt bousculé quand il marche dans la rue, sans comprendre pourquoi !).

Figure 2 : « Garder sa droite »



Dessin de l'auteur

- 13 De telles logiques de déplacement paraissent si bien établies aujourd'hui qu'on en oublie parfois que les règlements associés à une codification de l'espace très stricte ne sont pas si anciens. Des films des années 1920 (Sauvage, 1928) ou encore des photographies du début de siècle nous surprennent par l'apparente liberté des usages (et peut-être l'apparent désordre contre lequel les urbanistes du XXe siècle n'ont cessé de lutter), la polyfonctionnalité relative de la chaussée : les piétons traversent n'importe où sur la chaussée (il n'y a pas encore de passage clouté), parfois en courant (les voitures n'ont pas l'air de vouloir ralentir), s'y arrêtent en plein milieu (formant un îlot dans la circulation). L'espace public, pas encore encombré par le mobilier de signalétique³, en paraît d'autant plus unifié, lisible.
- 14 Dans les logiques de déplacement s'équilibrent une économie de locomotion dont l'enjeu est de s'affranchir de la contrainte physique (de l'aménagement de l'espace) et le respect des normes sociales héritées dans les villes « occidentales » pour une part des règlements sur la voie publique. L'alternance des flux, gérée par le mobilier de signalisation, provoque un rythme syncopé sur nos déplacements, temps, contretemps, temps, contretemps... qui n'est pas régulier, le contretemps devenant parfois majeur dans la musique de notre parcours en ville.

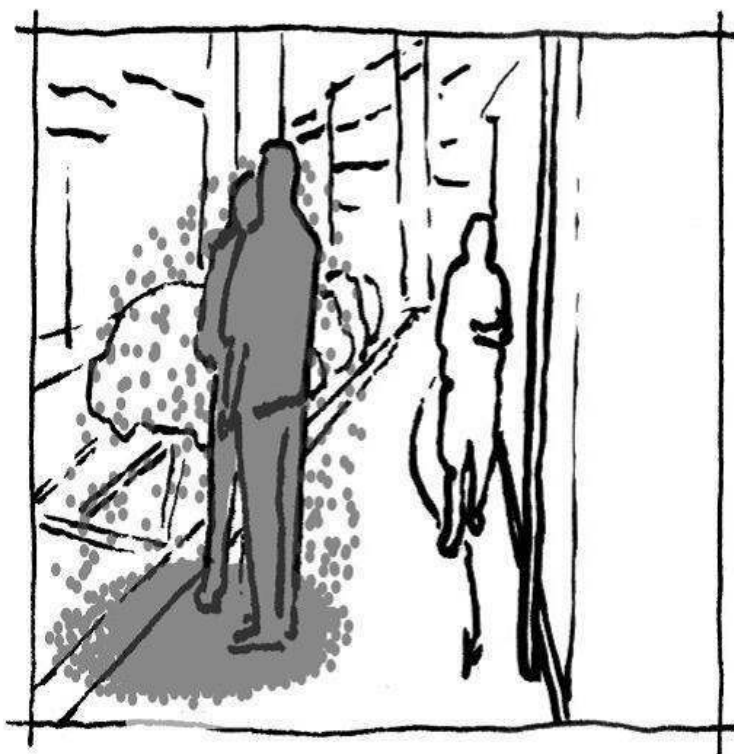
L'économie de locomotion

- 15 On peut poser l'hypothèse d'une distinction entre ligne de locomotion, variable en fonction de l'espace proche, immédiat, et ce qu'on pourrait appeler ligne de trajectoire, dont le dessin se mesure à une échelle plus vaste mais dans la limite de l'espace visible,

comme un fil tendu entre deux points A et B⁴. L'économie de locomotion⁵ consistera pour un piéton à tenter de superposer les deux lignes.

- 16 La ligne de trajectoire peut dépendre d'une infinité de facteurs, comme l'envie de marcher au soleil sur l'autre côté de la rue, l'attrait d'une vitrine, l'intention de tourner au prochain carrefour ou la prise en compte de la ligne de trajectoire des autres unités véhiculaires avec qui l'on se déplace (ce que nous ne développerons pas ici).
- 17 La ligne de locomotion qui est dessinée par chacun au fur et à mesure de son trajet est conditionnée en partie par les obstacles fixes se trouvant sur la ligne de trajectoire, dont il peut prendre la mesure d'assez loin dans son champ de vision, et des « unités véhiculaires » qu'il est susceptible de croiser. Les obstacles fixes, verticaux ou horizontaux (surface de sol inopportune), s'ils sont perçus, peuvent provoquer un contournement ponctuel, ou modifier totalement une ligne de trajectoire, tandis que les unités véhiculaires font l'objet de constantes vérifications et d'ajustements lorsqu'ils entrent dans la zone de proximité, l'*Umwelt* (Goffman, 1973). L'éloignement de cet obstacle est relatif à la nature de celui-ci, les objets pouvant être frôlés sans que cela ne pose problème, alors que des personnes à l'arrêt ou en mouvement seront évitées généralement avec une distance relative à la densité d'occupation de l'espace proche de déplacement (Figure 3). On peut imaginer que le corps en mouvement d'un piéton peut avoir tendance, comme dans la mécanique des flux, à se diriger vers les zones de « dépression » (de moindre densité), lorsqu'il se trouve dans une zone de « surpression ».

Figure 3 : Obstacles sur la ligne de trajectoire

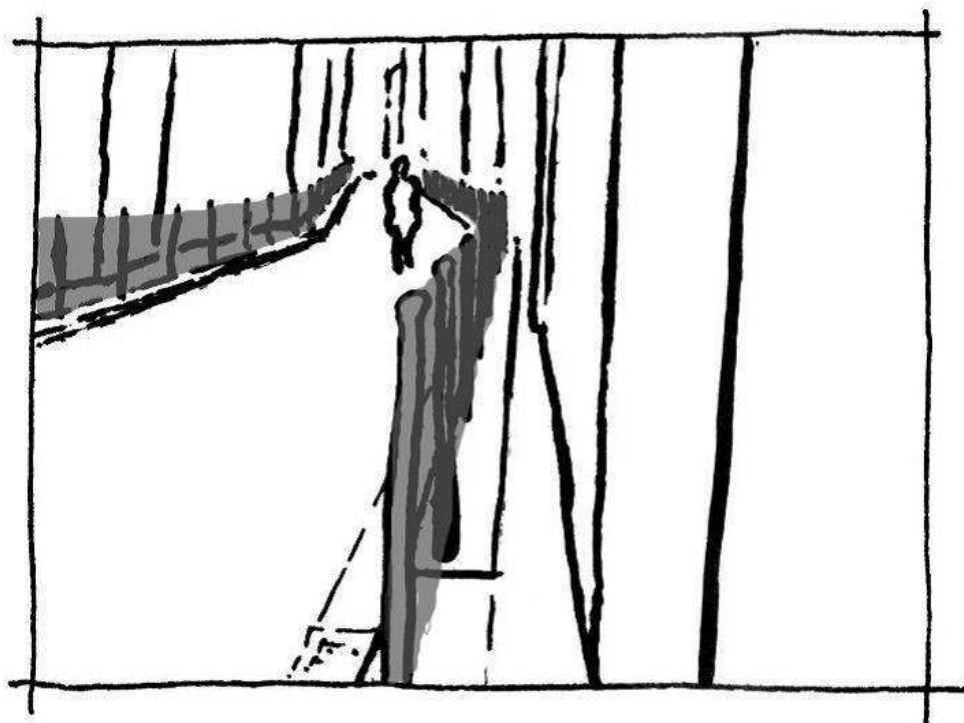


Dessin de l'auteur

- 18 Le mobilier de confort, de signalétique routière, celui de protection et de sécurité, celui lié aux services publics (sur la voie publique), et le mobilier publicitaire... Une majeure partie des « inventions » de ce siècle et demi se trouvent sur le trottoir, qu'elles servent

aux voitures ou aux piétons, dont le territoire gangrené a été de plus taillé par la politique urbaine des années 1950-60 (élargissement des chaussées pour doubler les voies de circulation). Les lignes de locomotion en paraissent à certains endroits d'autant plus tortueuses, et la recherche « d'économie de locomotion » plus tentante⁶ (Figure 4).

Figure 4 : Les « inventions » depuis un siècle : mobilier de confort, de signalétique routière, de protection et de sécurité, etc.



Dessin de l'auteur

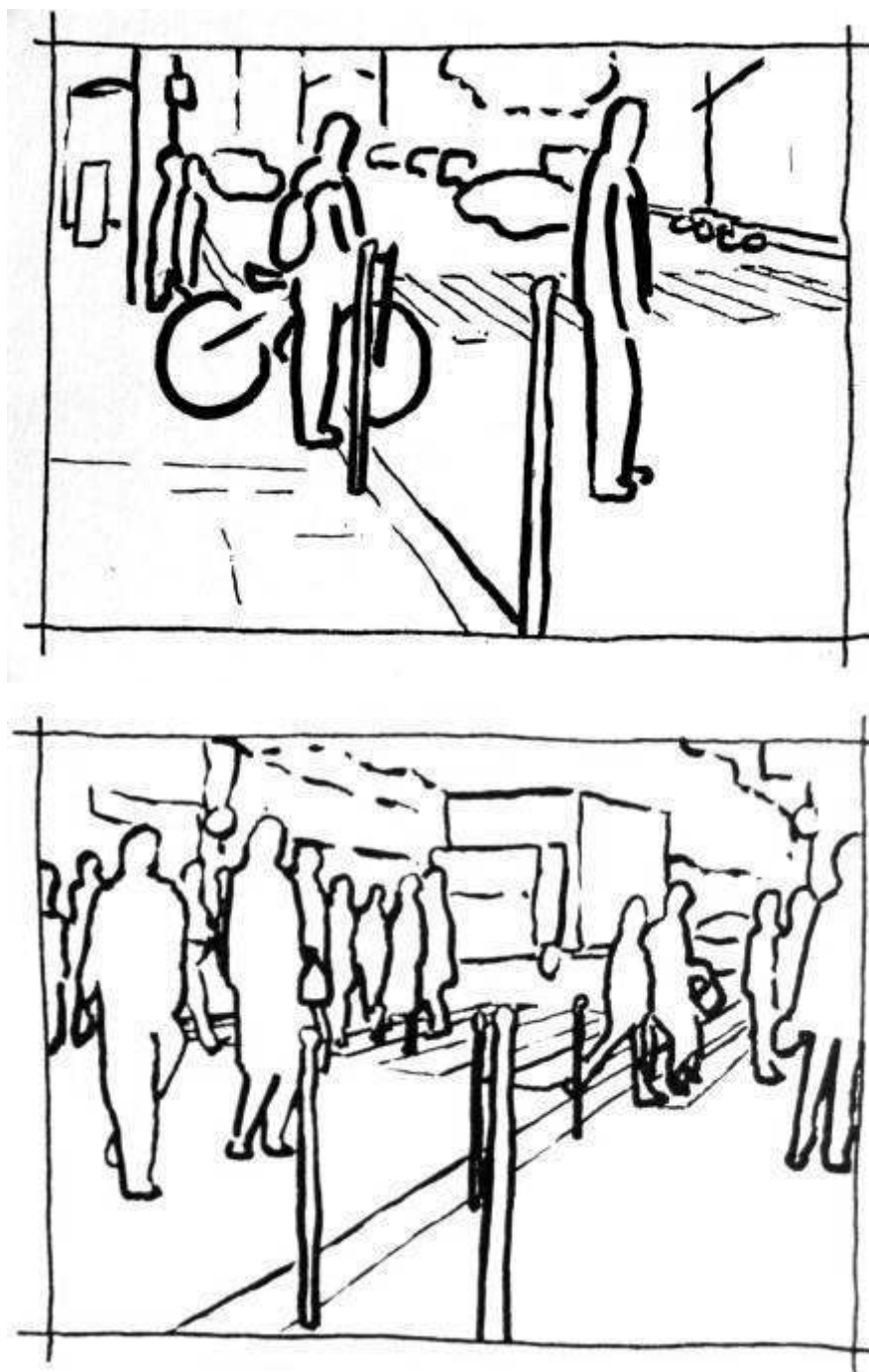
- 19 Selon notre aptitude locomotrice – qui n'est pas la même que nous soyons bien portant ou non, chargé de paquets, en béquille ou en fauteuil roulant –, les dispositifs spatiaux (ou la contrainte physique) peuvent être de simples éléments d'incitation ou de vrais obstacles matériels. Ainsi, un trottoir, qui peut être facilement « descendu » ou « monté » par la plupart des piétons, est-il une vraie barrière pour d'autres. Et si les bateaux qui permettent de franchir cet obstacle sont inaccessibles parce qu'une voiture s'est placée devant, celle-ci peut être comptée au même titre que le mobilier urbain – d'ailleurs quant à lui immobile – et présente le même caractère qu'un dispositif de contrainte spatiale (en prenant souvent plus de place au sol)⁷.

Le règlement et la norme sociale

- 20 S'arrêter, regarder à gauche, à droite, pour traverser une rue, courir, évaluer le temps qu'il faut pour parcourir une distance, le déplacement pédestre en ville demande toute une gymnastique corporelle et une kinesthésie développée. Le fait d'attendre pour traverser une rue, en bordure de trottoir⁸, en regardant d'abord vers la gauche puis vers la droite dans les rues à double sens, ne se réfléchit pourtant plus pour tout citadin rompu à la pratique urbaine. C'est donc un automatisme, une incorporation, une totale assimilation d'un ordre des choses, d'une hiérarchie chronologique de mouvements.

- 21 Le trottoir comme délimitation d'un espace de réserve pour le piéton peut provoquer une sorte de tension entre le corps et l'espace public. Sa bordure est un seuil que les piétons n'osent parfois pas franchir lors de leur déplacement, par exemple le long d'une avenue, alors qu'ils s'agglutinent sur ce territoire et que la chaussée est momentanément libre. Le marcheur le plus rapide, en bordure de trottoir, décide toutefois de ne pas être freiné ou de déjouer les obstacles et descend la marche pour la remonter presque aussitôt. La limite est là, et le piéton parisien le sait presque autant que l'allemand, pourtant plus discipliné : les voitures ne ralentissent pas toujours. Il respecte la hiérarchie que l'urbanisme de circulation a ordonné dans l'espace public : l'espace longitudinal, collé aux façades, force le trajet filant dans la longueur de la rue, prenant le pas sur l'espace transversal ou central, l'entre-deux liant les façades opposées.
- 22 Le code de la route étant la seule réglementation explicite, les règles sont inscrites dans l'espace, par le truchement de signes visuels ou par des obstacles qui matérialisent de façon implicite ce que l'autorité publique attend du piéton. Un apprentissage est de toute façon nécessaire, qu'on soit enfant citadin ou venant d'un pays ou même d'une ville où les règles ne sont pas les mêmes. Comme nous le rappelle H. Raymond (1987, p. 210), « à travers l'instrument urbain, ce qui est visé c'est le plus souvent l'acceptation d'une règle d'usage consubstantielle à l'espace ».
- 23 Soit les logiques de déplacement effectives respectent le règlement, l'ordre donné par le « langage », l'ensemble de signes ou plutôt de signaux (puisqu'il se met en place un automatisme gestuel) de l'espace public, soit elles s'en affranchissent, créant ponctuellement une micro-norme sociale plus ou moins éloignée du règlement. Cette déviance peut par exemple consister en une dilatation de la durée pendant laquelle une unité véhiculaire est ayant-droit sur une zone qu'elle traverse (et qui, hors de cette durée déterminée par un feu de signalisation ou les gestes d'un agent de circulation, ne doit pas s'y trouver) – traverser quand le feu passe au rouge ; ou en une extension de son territoire délimité dans l'espace, physiquement ou non, par l'affranchissement de ces limites (Figure 5). Elle peut également consister en une conjugaison des deux. C'est ce qui se produit souvent au niveau des passages cloutés à Paris depuis leur apparition, bien que cette déviance ait été régulée au fil des décennies :
- « Les passages cloutés ne sont empruntés que si l'obligation en est telle que l'on ne peut s'en dispenser. [...] Un piéton isolé compte sur sa vitesse, un groupe de personnes sur l'intimidation qu'il espère imposer aux conducteurs. »⁹

Figures 5 et 6 : Franchissement de la voie et déviances



Dessin de l'auteur

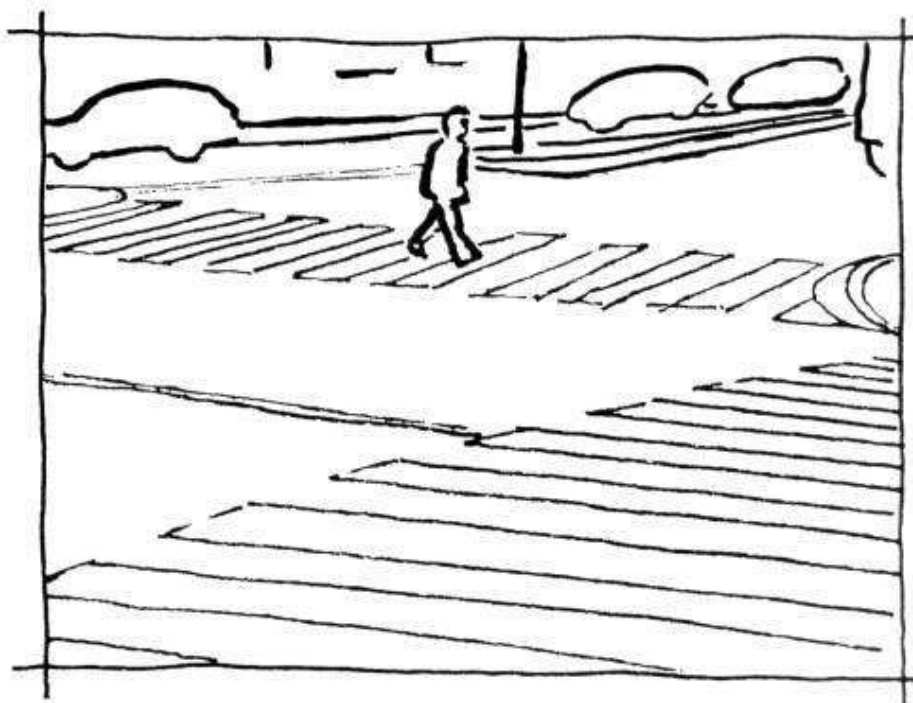
- 24 Ainsi, si la déviance est déjà mise en place, à un niveau local, par une ou plusieurs personnes, provoquera-t-elle peut-être une dynamique de groupe et sera suivie plus facilement par d'autres unités véhiculaires se trouvant dans ce contexte, prenant le pouvoir de façon éphémère sur l'ordre établi, ce que S. Lavadinho et Y. Winkin (2008) nomment *pedestrian empowerment* (Figure 6).

- 25 En réalité, ces deux déviances (dilatation de la durée et extension du territoire) sont extrêmement fréquentes de la part des unités véhiculaires à pied. Voir un piéton rester sur le bord de la chaussée à Paris, alors qu'il a vérifié qu'il n'y a aucun véhicule dans son champ de vision, est peu courant et de fait, la plupart des gens n'associent pas de façon systématique l'action de « traverser » et les zébras lorsqu'ils veulent atteindre l'autre rive, sauf si ces derniers sont nécessaires ou pris dans leur ligne de trajectoire. Les passages cloutés se trouvent souvent sur un axe décalé de celui du trottoir et le piéton, s'il respecte la règle, doit zigzaguer pour poursuivre son chemin, à l'inverse d'une économie de locomotion évoquée plus haut.
- 26 Si ces micro-normes sociales « déviantes » sont fréquentes et réparties à une échelle plus macroscopique, elles deviennent une convention sociale, tolérée et pratiquée à des degrés divers. Cela varie d'un pays à l'autre, d'une ville à l'autre, voire d'un quartier à l'autre ou même d'une rue à l'autre. Lorsqu'en voiture, vous vous arrêtez à certains feux rouges à Naples, vous vous exposez à une avalanche de klaxons. À Paris, le comportement du piéton diffère selon qu'on se trouve sur un grand boulevard (tendance au respect des règles) ou une rue de quartier (Charmes, 2007).
- 27 Globalement, on peut avancer l'hypothèse que là où une sorte de hiérarchie de codes sociaux reste prégnante (souvent aussi bien dans les espaces publics que privés, qui peuvent avoir l'air de se confondre), la norme sociale est plus forte ou placée au-dessus du règlement d'ordre public (si elles ne sont pas concomitantes). On peut dire aussi que « l'autocontrôle » (Élias, 1973) prend une nature différente. À Naples encore, dans cette ville où les voitures passent au feu rouge, s'asseoir sur le trottoir encadrant une place peut pourtant paraître véritablement incongru, les Napolitains ayant l'habitude de rester debout dans l'espace public même lors d'attente prolongée¹⁰.

Un rythme syncopé

- 28 Le temps du déplacement est ponctué de ruptures. Un rythme syncopé et alternatif est donné par les feux de signalisation qui forment un réseau complexe... et qui paraît incohérent à certains endroits. Une hiérarchie s'établit entre les usages et les axes de circulation que l'on veut privilégier, et il est intéressant de noter les temps d'attente et les décalages pour un lieu donné : un feu de signalisation peut laisser dix secondes de plus pour la traversée piétonne dans un sens que dans l'autre, mais sans que le piéton qui l'emprunte soit privilégié : la chaussée est plus large à cet endroit. Certaines unités véhiculaires peuvent avoir priorité sur d'autres lors du croisement : à l'approche du tramway, les feux se mettent au vert systématiquement. Les piétons, quant à eux, disposent d'un « bouton magique » qui les favorise – ou est sensé le faire – en certains lieux où la traversée semble plus ardue, ou lorsque le temps d'attente est particulièrement long.
- 29 Ainsi chacun, pour aller d'un point à un autre, n'organise-t-il plus ses temps d'arrêt selon un contexte immédiat. Il doit se conformer à un rythme pré-ordonné pour lui (Figure 7). Les techniciens de la circulation considèrent que la mobilité doit être la même pour tous et font peu de cas des personnes âgées, handicapées ou tout simplement flâneuses (et que dire des personnes âgées ou handicapées qui sont flâneuses, peuvent-elles l'être ?) qui mettent plus de temps pour faire un bout de chemin sur une surface où elles ne sont tolérées que pour une durée parfois un peu trop courte...

Figure 7 : Le rythme syncopé



Dessin de l'auteur

- 30 Même si ces ruptures successives dans le flux du mouvement, dans le trajet global d'une unité véhiculaire, sont tolérées par celle-ci, elles sont imaginées ou évaluées à l'avance, et les contretemps redoutés – alors qu'ils étaient acceptés de fait il y a quelques siècles (Sennett, 1995, p. 130) – sont dans une « tension dominante vers la destination » (Joseph, 1995, p. 26).
- 31 Dans plusieurs pays européens, aux Pays-Bas, en Belgique, en Suisse, en Allemagne, au Danemark¹¹, on a mis en place dans certaines parties de villes des politiques urbaines qui font disparaître les « béquilles », les signes et dispositifs d'une orchestration planifiée des usages et des rythmes. La synchronie n'y est plus dictée par des contraintes standardisées (s'arrêter à un feu rouge, passer dans les clous), mais liée au micro-contexte physique et temporel (la situation précise). Cependant cette forte responsabilisation des acteurs suppose l'imprégnation d'autres règles : respect du plus vulnérable, incorporation de standards de civilité, maîtrise de soi.

Des logiques de territoire

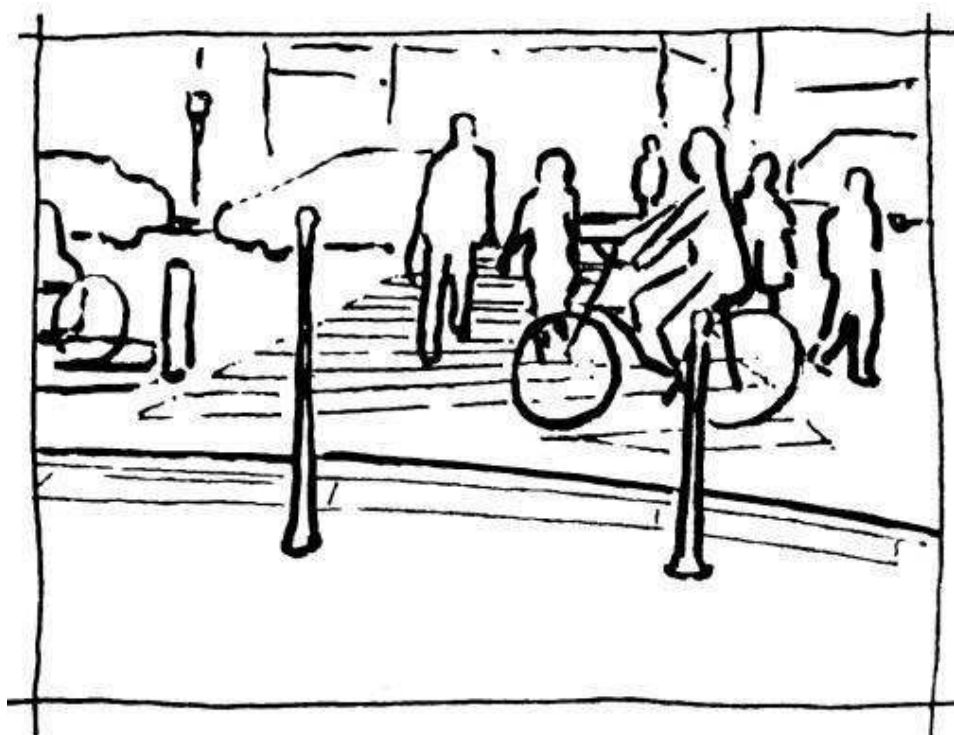
- 32 Les logiques de déplacements qui sous-tendent les mouvements des différentes unités véhiculaires à Paris se coordonnent grâce à un découpage du temps donné aux uns et aux autres pour qu'ils puissent se croiser et un découpage de l'espace qui attribue à chacun un territoire sur lequel il a une sorte de droit de jouissance temporaire, notamment lors de ce croisement, qui donne lieu à des conflits ou à des ajustements. Lors de la station ou de l'arrêt, les activités fixes des piétons génèrent aussi une occupation physique de l'espace public et la formation éphémère d'une sorte de micro-territoire. Ces activités fixes

influent également sur les déplacements des unités véhiculaires à proximité. Les micro-territoires se forment en s'appuyant précisément sur la micromorphologie de l'espace urbain.

Conflit ou ajustements

- 33 Contrairement à certaines rues de quartiers d'Istanbul, un automobiliste circulant dans Paris est à peu près sûr de ne pas rencontrer d'obstacle sur son chemin. C'est pour cela qu'il y roule vite, et sans prudence. Peu d'enfants jouent dans la rue, la surface de la chaussée n'est jamais occupée par un étalage de marchandises ou un vendeur ambulant, il n'a jamais à partager l'espace avec un homme tirant une charrette chargée de légumes ou les vendant le long du trottoir¹². La chaussée est son territoire.
- 34 Les passages cloutés, seuls espaces de réserve – à part les refuges – à l'usage d'autres unités véhiculaires (les piétons) sur la chaussée ne sont pas toujours perçus comme tels par les utilisateurs principaux de la voirie (les automobilistes) : empiètement lors de l'arrêt ponctuel des véhicules à un feu de signalisation, ou lors d'une occupation prolongée quand le conducteur passe d'un type d'unité véhiculaire à un autre – d'automobiliste à piéton. Il est intéressant de constater que dans ce cas, le conducteur se fait lui-même « offense territoriale », puisqu'il est gêné l'instant d'après, quand il devient piéton, dans son « ayant droit » sur le passage clouté.
- 35 Lors de leur croisement, les unités véhiculaires dont le corps est exposé trouvent plus volontiers des compromis et peuvent ajuster plus facilement leurs lignes de locomotion grâce à une souplesse motrice, ce qui est relativement le cas entre vélos et piétons par exemple. Le cycliste empruntant les trottoirs lorsqu'il n'y est pas invité est d'autant plus attentif. Par contre, les voies réservées aux deux-roues sur les trottoirs de quelques avenues parisiennes remodelées ces dernières années n'incitent plus à cette prudence. La vitesse et le sentiment du cycliste d'être ayantdroit permanent sur cette portion de trottoir prennent le dessus. C'est encore le piéton qui doit prendre en compte ce nouvel usager et le plus souvent s'éloigner à la vue d'un cycliste ou à l'écoute de sa sonnette.
- 36 Un individu sans statut prédéfini d'usager peut difficilement se revendiquer comme ayant droit dans l'espace public, la nature même de ce dernier impliquant son partage, malgré toutes les volontés contradictoires qui aboutissent à fractionner l'espace en autant de territoires à usages réservés (Figure 8).

Figure 8 : Unités véhiculaires et droits d'usage



Dessin de l'auteur

- 37 Des ayants droit d'usages différents sur le même espace supposent une hiérarchie – qui s'établit en France plutôt d'après « la loi du plus fort » – , ou l'évitement du plus dangereux, alors qu'elle est remplacée dans des villes belges, hollandaises ou suisses, comme nous venons de l'évoquer plus haut, par celle « du plus faible » :

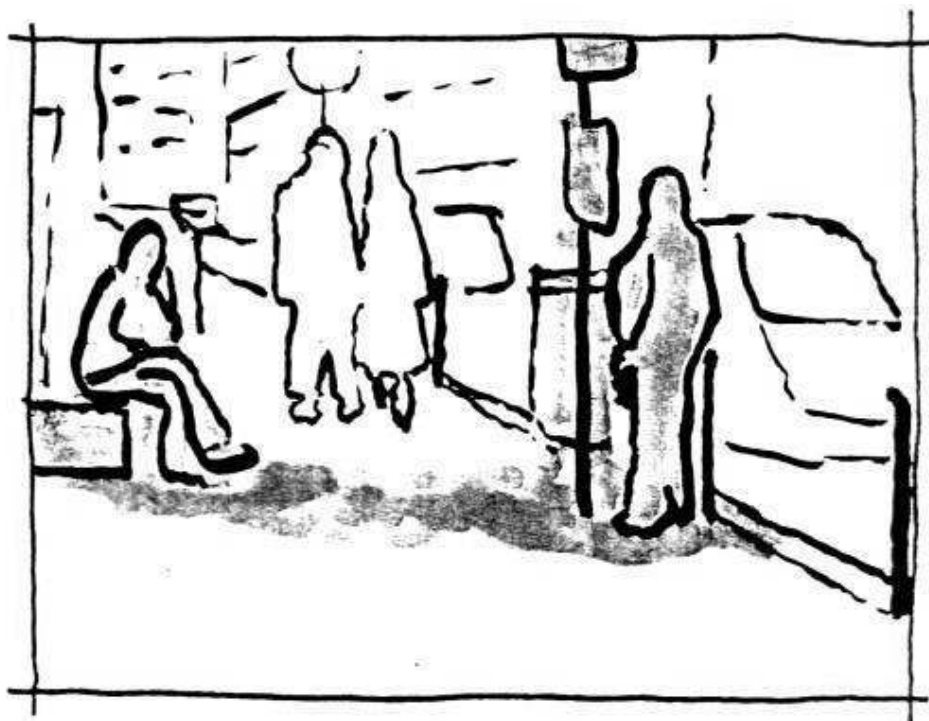
« Au lieu de séparer, à long terme il faut mélanger : cela implique un partage de l'espace public, et non plus un découpage, une généralisation des zones 30 et des contresens cyclables, et une prudence vis-à-vis des plus vulnérables par la mise en place d'un code de la rue, où la loi du plus faible est respectée grâce à des dispositifs réglementaires stricts. »¹³

- 38 En France les premières « zones de rencontre » ont été aménagées à Metz et ouvertes en janvier 2009. Elles se situent sur des places de centre-ville et semblent être un outil supplémentaire de gestion des flux sur des carrefours plutôt qu'un travail d'aménagement de l'espace en faveur du piéton¹⁴.
- 39 À Paris, l'aménagement urbain institue le conflit entre unités véhiculaires de natures différentes. Il rend physique un ordre public, une hiérarchie d'usages prédéterminés, dans une relation verticale à l'autorité, au lieu d'une relation horizontale avec les acteurs (les autres usagers) en présence. Il force le respect des règles inscrites dans l'espace public par son découpage à l'extrême, en certains lieux absurde, répondant à des fonctions différenciées toujours plus nombreuses, et par un envahissement de dispositifs techniques sensés prévenir les contournements de part et d'autre : potelets et bornes de toutes hauteurs, garde-corps formant couloir ou muret difficilement franchissables, trottoirs plus hauts que la norme (qui est de 15 à 18 cm), jardinières ou carrés de végétaux dont l'emprise réduit le trottoir de moitié...¹⁵

Les activités fixes

- 40 Les activités fixes – au contraire des déplacements – qui se déroulent dans l'espace public, sont susceptibles de fabriquer des interférences avec les unités véhiculaires circulant sur le trottoir. Leur placement dans l'espace créera les conditions d'une relation ou non.
- 41 Lors d'une activité fixe, il est rare de se placer dos à la chaussée quand on se trouve sur le bord intérieur du trottoir, en pied d'immeuble (sauf si on « lèche » une vitrine). L'orientation du corps vers la limite extérieure du trottoir induit une direction plus ou moins perpendiculaire au déplacement longitudinal des passants et des véhicules. On pourrait l'appeler un trajet d'intention, ou d'attention, faisant une liaison entre la façade d'immeuble contre laquelle on s'adosse et l'environnement plus ou moins proche vers lequel on se tourne. Ainsi, lors du croisement entre ce trajet d'intention et les lignes de trajets des piétons, une relation se crée-telle entre les deux, l'un interférant sur l'autre. Le passant est à cet endroit plus qu'une simple unité véhiculaire : il traverse un micro-territoire auquel il participe (Figure 9). Ceci trouve son apogée dans le couple spectateur / passant de la terrasse de café parisien, où les chaises alignées le long de la façade et orientées vers le milieu de rue sont pré-configurées pour initier cette interaction.
- 42 Plus généralement, la liaison entre deux personnes positionnées dans l'espace forme ce micro-territoire, et selon leur distance entre elles, les fait percevoir comme « unité de participation ». Lorsque deux personnes cherchent à s'isoler du flux, à en faire abstraction, évitant l'interférence, elles s'orientent corporellement plus ou moins l'une vers l'autre, et de telle façon que la direction entre elles soit parallèle aux lignes de trajets des passants. Ceux-ci dessinent alors une courbe pour ne pas déranger cette « unité de participation ». Nous pouvons rapporter ici l'observation d'un cas précis de conversation prolongée entre deux personnes placées dans la zone extérieure du trottoir, près de la bordure, pour éviter les piétons. L'unité de participation qu'elles forment est perceptible au-delà de leurs enveloppes corporelles et déborde sur la chaussée, destinée à cet endroit à une place de stationnement alors libre.

Figure 9 : Activités fixes et interactions



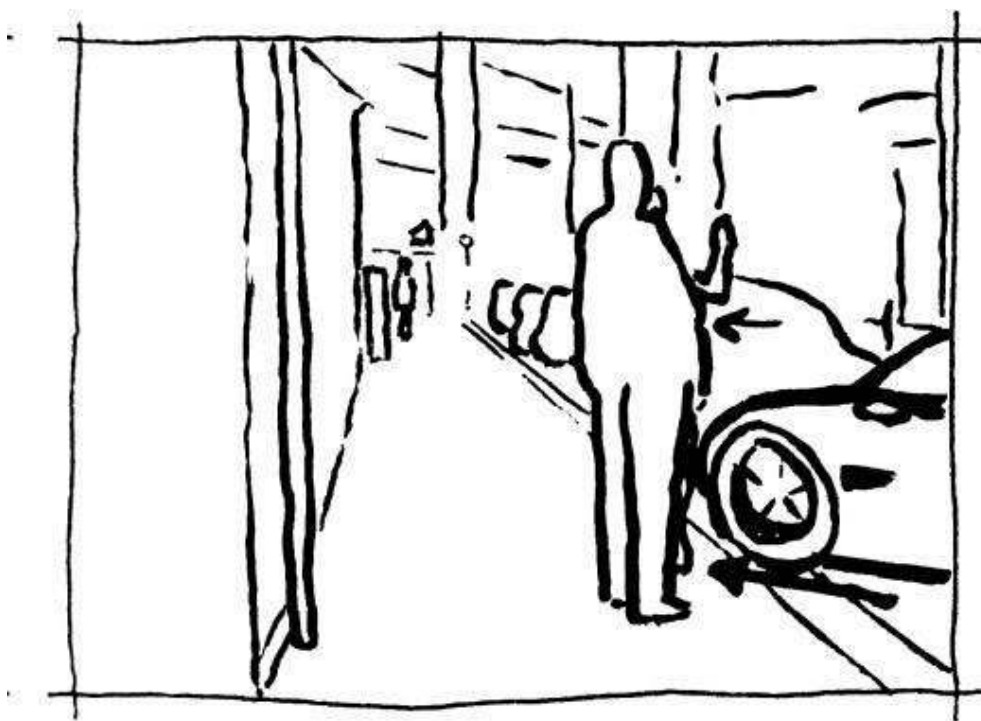
Dessin de l'auteur

- 43 Alors que les piétons perçoivent les limites de cette sphère intime de conversation, et ajustent leur ligne de locomotion, un automobiliste vient se garer à leur pied, empiétant lors de sa manœuvre sur le trottoir (Figure 10). L'interférence entre le véhicule et cette « sphère privative » détruit cette dernière et rend tout d'un coup sa situation dans l'espace incongrue. Ou bien, quand l'unité de participation se forme sur la chaussée d'une rue étroite, comme le note E. Charmes (p. 137), « la survenance d'une voiture peut alors conduire les interlocuteurs à se séparer, mais ils peuvent tout aussi bien se déplacer et trouver momentanément refuge sur le trottoir, avant de redescendre sur la chaussée ou de faire quelques pas vers un lieu plus hospitalier. »

Micro-territoires

- 44 C'est principalement le trottoir qui assume la polyfonctionnalité obligée de l'espace public. Sans être un espace élastique qui pourrait se distendre en fonction des usages qu'on y ajoute, la rue, si on ne veut pas tomber dans l'extrême du tout circulatoire, est encore le lieu de microéchanges, de relations complexes qui s'imbriquent en un réseau de type treillis comme nous l'explique C. Alexander (1967) dans un article où il nous renvoie à notre impossibilité humaine de penser cette complexité qu'impliquent les actions et les pratiques dans une ville. D'après lui, la morphologie de l'espace et les objets qui y tiennent place ne sont que les traces visibles de ces pratiques. On pourrait tenter de faire le chemin inverse et poser l'hypothèse que les objets et l'aménagement de l'espace public sont susceptibles d'induire des micro-pratiques qui y sont associées.

Figure 10 : Unité de participation, sphère privative et interférence

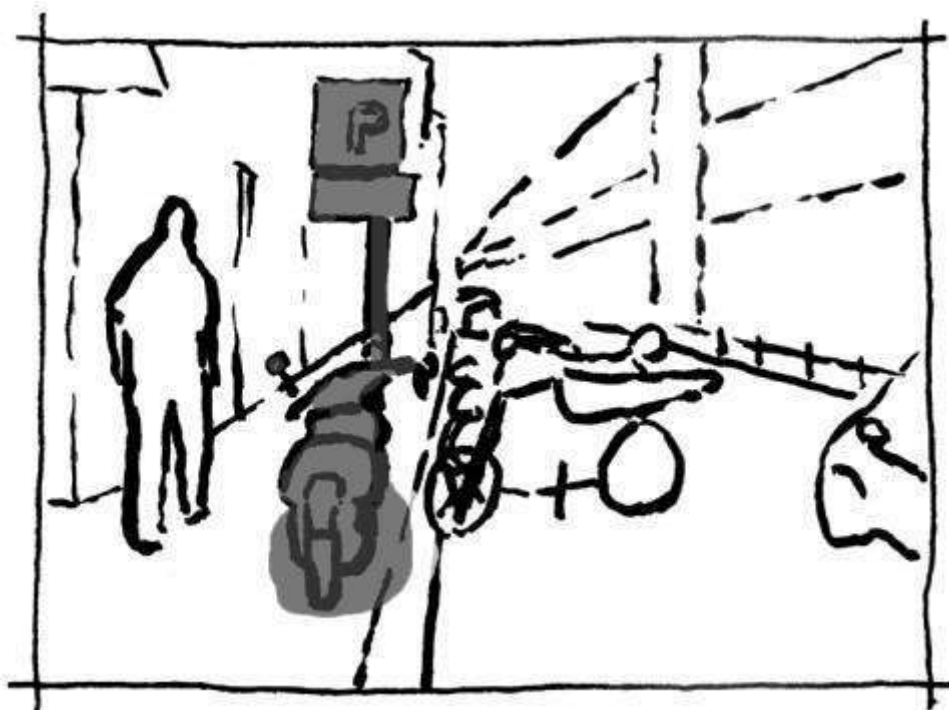


Dessin de l'auteur

- 45 Prenant appui sur les éléments et la morphologie de l'espace public, se créent des sortes de micro-territoires, d'emprises dans l'espace, mettant en relation corps humains, objets, microstructure spatiale, tels qu'ils semblent former une entité. Nous utiliserons ici le concept de « territoire » en terme de proxémie, reprenant par là des notions développées par E. Goffman ou encore E. T. Hall (1971), qui l'empruntent eux-mêmes aux éthologues.
- 46 Dans une relation indirecte entre corps et objets, les usagers de véhicules légers laissent une trace dans l'espace public (pour reprendre l'idée d'Alexander) en accrochant à toutes sortes d'éléments fixes, implantés quasi uniquement sur le trottoir, leur moyen de transport personnel. Le mobilier réglementaire associé à ce stationnement est parfois sur l'espace des piétons et peut provoquer des malentendus ou ambiguïtés : monter sur le trottoir pour garer son vélo ou sa moto lorsque le parking à deux-roues y est placé indigne certains piétons (Figure 11).
- 47 De façon en quelque sorte « naturelle », certains objets servent d'appui ou d'assise, même si leur fonction ne semble pas correspondre à ce type d'usage par contact : à part les bancs¹⁶, ce sont tous les types de mobilier présentant un profil horizontal relativement plat, à hauteur de genoux ou de fesses : bornes plates, barrières, mobilier pour le parking des deux-roues, etc. (Figure 12), ou bien les objets permettant un repos relatif en proposant un accoudement, une béquille, la pose en équilibre d'une charge portée à la main : barrières, potelets (Figure 13) ou un adossement (plus rare) comme le poteau d'indication. On peut être tout de même frappé par le fait que, une grande partie du mobilier urbain se trouvant à peu de distance de la bordure de trottoir (même un banc), les « zones d'intimité » se créent loin des immeubles et près de la circulation. Sur nombre

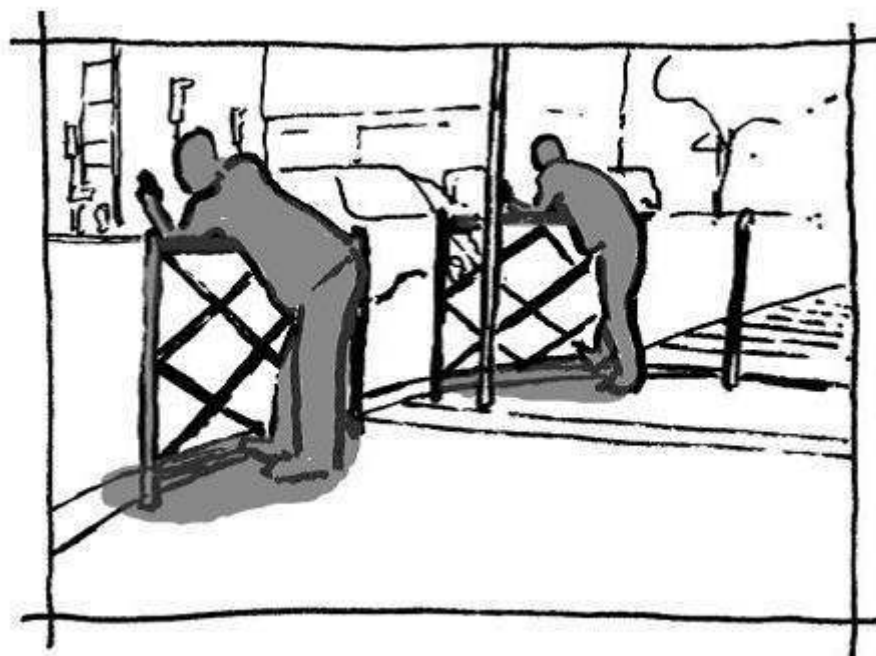
d'avenues plantées parisiennes, les bancs jouxtent ainsi des chaussées à trafic relativement dense.

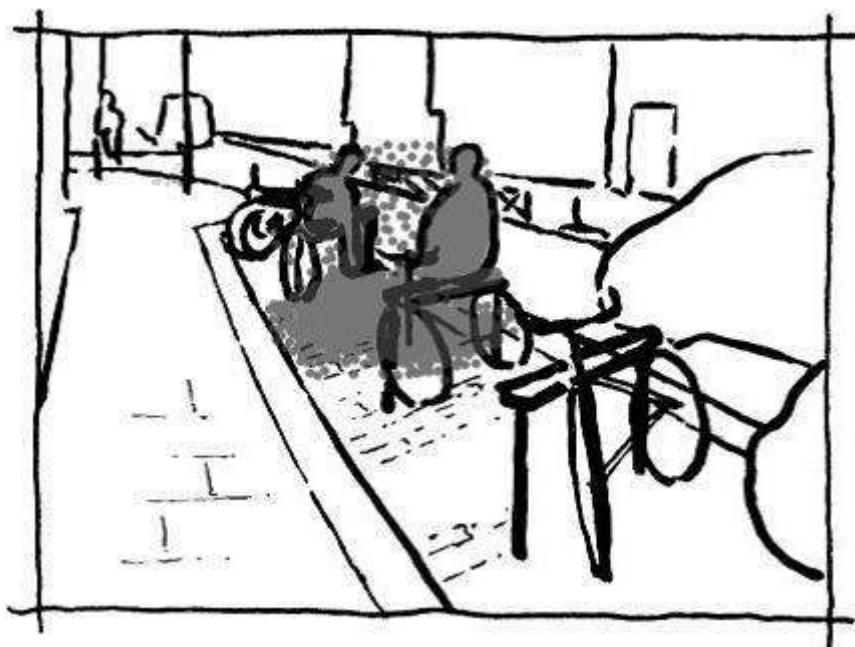
Figure 11 : Polyfonctionnalité du trottoir et micro-territoires



Dessin de l'auteur

Figures 12 et 13 : Les objets d'appui ou d'assise





Dessin de l'auteur

- 48 La bordure de trottoir est un seuil, une limite et s'apparente à une marche permettant de s'y asseoir. Plus généralement, les plis et volumes du sol (tri-dimensionnalité), voire les différences de surface horizontale ou oblique (bi-dimensionnalité), sont aussi susceptibles de créer des prises dans l'espace public et forment une étendue, une bande, un cadre, une lisière. La déclivité du parvis de Beaubourg initiera les rapports spectateurs / scène par l'assise qu'elle propose (et le fond de scène qu'est le bâtiment). Un parterre de pelouse, jouxtant des allées de graviers, invitera par beau temps au repos et sera recouvert de personnes créant une multitude de micro-territoires, entre les flux des piétons sur les allées¹⁷.
- 49 La relation entre corps / objets / espace peut se faire aussi sans contact, à proximité ou sous un élément vertical : soit parce que l'objet par sa fonction sert l'action que l'on est en train de faire - attendre le bus près du marqueur visible de son arrêt le long du trajet (poteau indicateur) plutôt qu'un peu à l'écart - soit parce qu'il agit comme signe pour un lieu de regroupement, ou encore qu'il procure un plafond ou un ombrage (arbre). Dans tous les cas, son échelle (légèrement plus haute que l'homme) permet de ne pas se sentir écrasé lorsqu'on se tient debout à proximité¹⁸. De même les surfaces verticales ou masses peuvent être recherchées, faisant office de mur : buisson, abribus ou façades proches de bâtiments... Parmi les dispositifs « mobiles » qui ne font pas à proprement parler partie de l'espace public mais dont la présence joue fortement sur sa morphologie, même un « mur » de voitures peut faire office de cloison de protection.
- 50 L'association d'un objet permettant une assise et d'un élément de protection verticale formant mur ou plafond convie parfois à séjourner à cet endroit précis. Un banc mal placé, sans intelligence de l'*in situ*, peut rester vide. L'ensoleillement, le jour et l'éclairage, la nuit vont aussi être déterminants, participant à la formation d'une ambiance invitante ou repoussante. Lors de la station tout particulièrement (par rapport au déplacement) seront prises en compte, pour l'installation temporaire de micro-territoires, les possibilités d'interaction avec l'environnement, de retrait, de soustraction à la vue ou au contraire de mise en visibilité (Chelkoff et Thibaud, 1992).

- 51 Toutes les prises possibles que suggère chaque micro-espace de la ville sont susceptibles d'être matière à reconfigurer perpétuellement l'espace urbain. Les mises en mouvement des corps s'appuient sur les plus infimes réalités matérielles et sensibles de l'espace urbain. « Tout geste modifie l'espace » (J. Robinson cité dans Louppe, 2004, p. 177), le reconfigure, et on pourrait ajouter que tout espace, ou plutôt tout microespace, qui touche l'échelle du mouvement corporel, est susceptible de modifier le geste.
- 52 Selon un dicton stambouliote, « la hauteur du trottoir est inversement proportionnelle au degré de *medeniyet* ». Le mot vient de « médina », la ville, et signifie « civilisation » en turc moderne. L'expression nous rappelle que c'est aussi dans le détail de l'espace public que se forment la culture urbaine et le lien quasi organique entre la ville et le corps. Cette dimension corporelle de la conception urbaine est encore trop souvent oubliée. L'aménagement urbain, resté à hauteur macroscopique, pris dans une pensée technique, ne s'attarde pas sur l'échelle de la microconception, sur l'espace que produit par exemple une bordure de trottoir, en relation à des corps qui vont le monter, le descendre, le longer, éventuellement s'y asseoir.
- 53 Cet adage nous invite aussi à remettre en question la relation de cause à effet voulu entre dispositif spatial et comportement, en renversant ironiquement le point de vue sur les espaces dits « civilisés » de l'aménagement urbain parisien le plus récent. Celui-ci, pourtant plein de promesses, ne lésine pas sur la hauteur de certains trottoirs ou la mise en place d'objets visant à discipliner l'usager, forcément « déviant »... à « civiliser » ?
- 54 Notre approche, enfin, voudrait contribuer à révéler l'importance des dispositifs spatiaux de la plus petite échelle, véritables prises corporelles pour l'accroche des piétons à l'espace public. Cette conception du détail, souvent tributaire d'une plus grande échelle, d'une surproduction de normes techniques et de standards en matière de design urbain (au lieu de l'invention architecturale contextuelle), doit être repensée dans un croisement permanent entre les morphologies spatiales macro et micro, les types de règles et de socialités qui régissent l'espace et le corps en mouvement, les corps en mouvements.

BIBLIOGRAPHIE

- ALEXANDER, C., 1967, « Une ville n'est pas un arbre », *Architecture, Mouvement, Continuité*, n° 1, p. 3-11.
- ALONZO, E., 2005, *Du rond-point au giratoire*, Marseille / Lyon, Éditions Parenthèses et Éditions CERTU.
- CHARMES, E., 2007, « Entre le spatial et le social : une rue de quartier », dans P. Bonnin (dir.), *Architecture, espace pensé, espace vécu*, Paris, Éditions Recherches, p. 127-146.
- CHELKOFF, G. et J.-P. THIBAUD, 1992, *Les mises en vue de l'espace public*, Grenoble, CRESSON.
- ÉLIAS, N., 1973, *La civilisation des mœurs*, Paris, Calmann-Lévy.

- GALLETY, J.-C., 2001, « Éloge du potelet », dans J.-Y. Toussaint et M. Zimmermann (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 209-221.
- GOFFMAN, E., 1973, *La mise en scène de la vie quotidienne : 2. Les relations en public*, Paris, Les Éditions de Minuit.
- HALL, E. T., 1971, *La dimension cachée*, Paris, Seuil. JOSEPH, I., 1995, « Reprendre la rue », dans I. Joseph (dir.), *Prendre place. Espace public et culture dramatique*, Paris, Éditions Recherches, Plan Urbain, p. 11-35.
- LANDAU, B., 1992, « La fabrication des rues de Paris au XIXe siècle », *Annales de la Recherche Urbaine*, dossier « Espaces publics en ville », n° 57-58, p. 24-45.
- LAVADINHO, S. et Y. WINKIN, 2008, « Du marcheur urbain », *Urbanisme*, n° 359, p. 44-49.
- LEE, J. et R. WATSON, 1992, « Regards et habitudes des passants. Les arrangements de visibilité de la locomotion », *Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, p. 100-109.
- LIGNÈRES, P., 2003, *Pas lieu d'être*, Toulouse, film.
- LOCKYER, T., 2001, « Le langage des sens », *Nouvelles de danse : vu du corps*, Lisa Nelson, *Mouvement et perception*, n° 48-49, p. 57-62.
- LOUPPE, L., 2004, *Poétique de la danse contemporaine*, Bruxelles, Contredanse. MIAUX, S. et A. DUBÉ, 2007, « Le parkour comme mise à l'épreuve du corps dans la ville », compte-rendu de la journée d'étude « Les figures du corps en mouvement au coeur de l'espace urbain », INRS-UCS, Montréal.
- PATÉ, G. et S. ARGILLET, 2003, *Le repos du fakir*, Paris, film.
- PATÉ, G. 1995, « Le repos du fakir, stratégies du design urbain », *Les périphériques vous parlent*, n° 4, p. 16.
- RAYMOND, H., 1987, « L'urbanité : socialité et fait urbain », dans A. Berque (dir.), *La qualité de la ville. Urbanité française, urbanité nippone*, Tokyo, Éditions Maison franco-japonaise, p. 202-210.
- RODRIGUEZ-THOMÉ, D., 2006, « Une chronologie », dans S. Texier (dir.), *Voies publiques, histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Éditions Picard et Pavillon de l'Arsenal, p. 317-334.
- SAUVAGE, A., 1928, *Études sur Paris*, film. SENNET, R., 1995, « Espaces pacifiants », dans I. Joseph (dir.), *Prendre place. Espace public et culture dramatique*, Paris, Ed. Recherches, p. 129-136.
- THOMAS, R., 1996, « Les conduites piétonnières des non-voyants en ville », mémoire de DEA, université de Grenoble, laboratoire CRESSON :
- VÉRAN, C., 2006, « Le stationnement cherche sa place », *Le moniteur des BTP*, 2 juin, p. 60-63.
- YGGDRE, C., 1999, « Yamakasi, l'art du déplacement », *Les périphériques vous parlent*, n° 12, p. 12-16.

NOTES

1. Généralisé à Paris au XIX^e siècle, voir B. Landau, 1992.
2. Il existe même des arts très sportifs qui consistent à franchir de façon spectaculaire absolument tous les obstacles, comme le "Yamakasi" (Yggdre, 1999) ou encore le "Parkour" (Miaux et Dubé, 2007).
3. Celui-ci apparaît peu après, dans les années 1930 (Rodriguez-Thomé, 2006).

4. Les déficients visuels, non considérés dans cette généralité, ont cependant des appuis et marqueurs spécifiques pour leur déplacement (Thomas, 1996).
5. La notion "d'économie de la locomotion" a été utilisée par Lee et Watson (1992). Cependant ils font référence plus particulièrement aux interactions sociales en jeu dans les trajectoires des passants, selon eux "gérées de manière interactionnelle" (p. 108), entre acteurs plus qu'entre espace et piéton.
6. Et que dire des ronds-points ? "Le problème vient plutôt de l'allongement du parcours imposé au piéton qui doit courber sa trajectoire" (Alonzo, 2005).
7. L'alignement de voitures le long d'un trottoir remplace celui des potelets comme il est suggéré par certaines politiques actuelles d'aménagement (Véran, 2006).
8. Le trottoir est un des premiers signes d'une règle de circulation, de mobilité pour les piétons, qui a été totalement incorporée.
9. Revue *Liaisons* de la préfecture de police de Paris, extrait cité dans le journal *Le Figaro* du 6 mars 1968, dans J.-L. Celati et P. Cavillon, 2003, *Chroniques de la rue parisienne, les années 60*, Paris, Parigramme.
10. Il y a peu de bancs publics dans le centre urbain napolitain.
11. Dans la province de Frise, les municipalités de Haren et d'Emmen (Pays-Bas), à Oostende (Belgique), Ejby (Danemark), Bohmte (Allemagne), mais aussi dans les grandes villes suisses ou dans des quartiers résidentiels anglais. Cependant il faut distinguer les lieux et les enjeux de ces aménagements. Ceux-ci se situent soit dans des rues résidentielles : "zones de rencontre à visée de limitation et ralentissement du trafic et d'amélioration des relations de voisinage", soit dans des centres urbains mixtes, généralement denses : "zones de rencontre" comme moyen de gestion des flux, notamment sur des places avec parfois un réaménagement urbain permettant une revitalisation des quartiers centraux commerçants, alternative aux zones entièrement piétonnes. Ce sont ces derniers types de "zones de rencontre" dont nous parlons plus particulièrement.
12. Toutes ces micro-situations vécues aujourd'hui à de maintes reprises dans certains quartiers de la rive ouest d'Istanbul sont comparables au Paris des années 1920, qui a vu progressivement disparaître toutes sortes d'activités et d'usages de l'espace public.
13. Résumé des propos du directeur du service de la mobilité à Courtrai qui présentait cette idée lors d'une conférence au Pavillon de l'Arsenal (Paris) en 2006.
14. Cela reste toutefois à vérifier : n'ayant pas visité les lieux, nous ne pouvons en dire plus. Les véhicules doivent adopter l'allure du pas des piétons, qui ne peuvent pas stationner sur la chaussée occupant l'espace central (voir le décret 2008-754 du 30 juillet 2008).
15. Voir les boulevards et avenues nouvellement aménagés, la plupart nommés "espaces civilisés" : Barbès, Clichy et Rochechouart, Jean Jaurès, Magenta, les Maréchaux sud, avenue de France... Forte séparation des flux, introduction de nouvelles voies à usage réservé (vélos, bus), terre-plein centraux pour les piétons fortement surélevés, végétalisation d'embellissement sur les trottoirs. Le morcellement des services s'occupant de l'aménagement urbain (direction de la voirie et direction des espaces verts) renforce cette logique de morcellement de l'espace.
16. Notons que les bancs tendent à disparaître ou sont remplacés par des assises dont le design ergonomique empêche la station couchée (accoudoirs ou légère inclinaison) sur, voire sous le banc, dans le but d'empêcher les marginaux ou sans-abri de s'y installer allongés, et tous les

autres par la même occasion (voir les films de P. Lignères, 2003 et G. Paté et S. Argillet, 2003, et l'article de G. Paté, 1995, p. 16).

17. Ou encore des plates-bandes de sable adossées aux quais de la Seine, comme à "Paris-plage".

18. Certains objets se bornent à leur fonction première et ne servent qu'à un usage précis : borne de parcmètre, réverbères trop hauts qui ne semblent pas à échelle humaine, poubelles et conteneurs de tri sélectif, feux de signalisation et beaucoup d'objets routiers, etc. Autant de réalités matérielles dont le corps humain aimerait faire abstraction.

RÉSUMÉS

Cet article propose une lecture interprétative des mouvements des piétons dans l'espace public. Un travail de captures vidéo, effectuées de jour à Paris, a permis de saisir les micro-pratiques quotidiennes, les plus fugitives et banales, en relation avec les micro-espaces, les détails de l'aménagement, dans ce qu'ils ont de plus ordinaire. À partir du concept « d'unités véhiculaires » emprunté à E. Goffman, nous avons dégagé des logiques de déplacement et de territoire dans lesquelles semblent s'inscrire les corps en mouvement des piétons parisiens. Ceux-ci, entre injonction de l'aménagement et des signes urbains, et normes sociales qui régissent les comportements au sein des espaces publics, suivent pourtant des chemins singuliers, propres à tout corps humain en mouvement. Ils inventent des tactiques de déplacement et d'installation en s'appuyant sur toutes les prises possibles de l'espace à leur portée.

In this article we propose an interpretative reading of pedestrians' movements in public spaces. Our own video recordings made in daytime Paris have allowed us to catch the most fleeting and banal micro-practices of everyday life, relative to ordinary urban micro-spaces and urban design details. Applying E. Goffman's concept of « vehicular units », we have identified logics of mobility and place as adopted by the bodies in movement of Parisian pedestrians. We will see that urban design, urban signs and social rules govern behaviour within public space; however, pedestrians follow singular paths, which is common to any human body in movement. They invent mobility and occupation tactics relying on all the possibilities offered by their surroundings.

INDEX

Mots-clés : corps, espace public, piéton, mouvement, circulation urbaine

Keywords : body, public space, pedestrian, movement, urban circulation

Index géographique : Paris, France

AUTEUR

OLIVIA GERMON

Laboratoire Cresson, CNRS UMR 1563 – École nationale supérieure d'architecture de Grenoble
olivia.germon@gmail.com